控制室司机安全操作规程

1. 控制室司机必须经过培训、考试合格，取得特种设备操作证后方准上岗操作。
2. 控制室司机应熟悉索道设备一般构造、工作原理、技术特征、动作原理、各部性能、供电系统和控制回路，熟练掌握电气原理图，并熟练掌握紧急驱动等特殊情况下的操作程序。
3. 必须严格执行交接班制度和岗位责任制，并遵守设备操作维护手册中的有关规定进行操作。
4. 上班前、工作中不准喝酒，坚守控制室工作岗位，不空岗，不脱岗，精神集中，不做与工作无关事情。
5. 非工作人员未经允许禁止进入控制室，禁止在控制室内吸烟、就餐、烧水等。
6. 控制室司机要在机电维护人员对机械设备状态检查以及停送电人员送电完毕确认正常无误后，合上控制电源开关，观察仪表指示是否正常。
7. 确认各旋钮、开关、按钮是否在正确位置，并检查各种保护装置信号显示是否正常。
8. 检查两站无线通讯、有线通讯、广播设备保证“三通”，确认两站机械、电气维修人员按各自日检表项目检查正常、填写完毕后，方可准备开车。
9. 索道控制室值班人员在得到站长或值班站长批准许可后，方能进行开车操作，绝不允许未进行或未完成正常日检项目而擅自开车，绝不允许上下站无工作人员时开车。不允许在安全开关不工作或被短接之后运送乘客。
10. 开车前30秒，必须先拉警铃，以便使工作人员各就各位。索道必须在正式运营前低速进行线路巡检，特别是上一次关机前后遇到过大风、冰雪、雷雨等恶劣天气时，必须进行全线检查，确认正常无误后才能开车运营。
11. 操作过程中，索道控制室司机要集中精力，认真负责，掌握运行规律，随时与维护和站台人员保持联系，发现危及运行安全的隐患，应做出正确判断，采取果断措施，避免事故的发生甚至扩大
12. 索道控制室司机应熟悉各种信号，操作时必须严格按信号执行，不得无信号动车，当所收信号不清或有疑问时，应立即用电话联系，重发信号，再进行操作，因设备保护装置动作造成设备自动停车时，应先查清停车原因，并确认不会影响运行安全的情况下方可重新开车，同时作好记录并逐级汇报。
13. 密切关注天气变化，遇雷雨和大风天气时应及时向值班站长汇报，并按其指令执行。
14. 上下站及线路上有人作业时，必须保持各处通讯联络畅通，未得到线路各处施工负责人的共同许可回复，严禁开车。
15. 索道控制室值班人员要严格区分正常停车、工作停车，特别是紧急停车的原则，非紧急情况运行中不得使用紧急停车，遇有下列情况时使用工作停车：

15.1 电流过大，加速太慢，启动困难。

15.2 运转部位发出异响。

15.3 出现情况不明的意外信号。

15.4 出现其它必须停车的不正常现象。

16.运行中出现下列情况，索道控制室值班人员或工作人员可使用紧急停车：

16.1.发现运行事故迹象，将危及人员、设备安全时。

16.2.已发现事故预兆，继续运转事故有扩大的可能时。

16.3.操作人员在操作中发现异常，认为有必要紧急停车时。

17. 在下列条件下应及时采取措施，将线路上的乘客运送完毕后停止运营：

1. 电网突然停电造成停车或影响主驱动系统故障，短时无法排除，在报告值班站长批准后，迅速启动紧急驱动预案，启动备用机将乘客送回站内。备用机的启动仅限于应急性运行。
2. 运行中如有电闪雷鸣天气时应拔掉两站控制柜显示屏插头、电源开关，拉回乘客并停车。停运后断开上、下站的通讯电缆，挂好接地棒，认真做好避雷防护措施。
3. 如遇突起大风，设备应立即停车，在风平静后再恢复运行。在劲风或车厢强烈摇摆时，设备应以低速（蠕动）运行把车厢从线路上收回，然后停车。
4. 在抱索力检测装置动作后，先把该车厢退回到乘车区，请乘客下车，然后，在没有乘客的情况下使该车厢再次通过发车区。如果在发车区抱索力检测装置再一次发出信号，应将该车厢从线路上退下。

18. 在上述设备出现故障停车、线路支架设备检修需停车、特殊情况停车以及收车时的临时停车时，索道控制室值班人员应与相关人员准确通报上、下站乘人车厢的车号，并作好CIS车厢到站提示标定，并立即开启车厢广播系统，按实际索道停车情况告知线路乘客。做好对索道乘客的安全运营广播宣传工作，严禁将乘客遗忘滞留在线路上。

19. 在设备检修及故障处理完后，索道控制室司机会同检修人员认真做好检查验收、索道试运转工作，发现问题应及时处理，同时做好设备检修、故障处理记录。

20. 搞好控制室及机房内外环境卫生，并将工具、备品排列整齐和清点。

21. 认真填写好本班次工作记录，同时作好交接工作。

南充栖乐山索道管理有限公司